Pfeffer im Heck

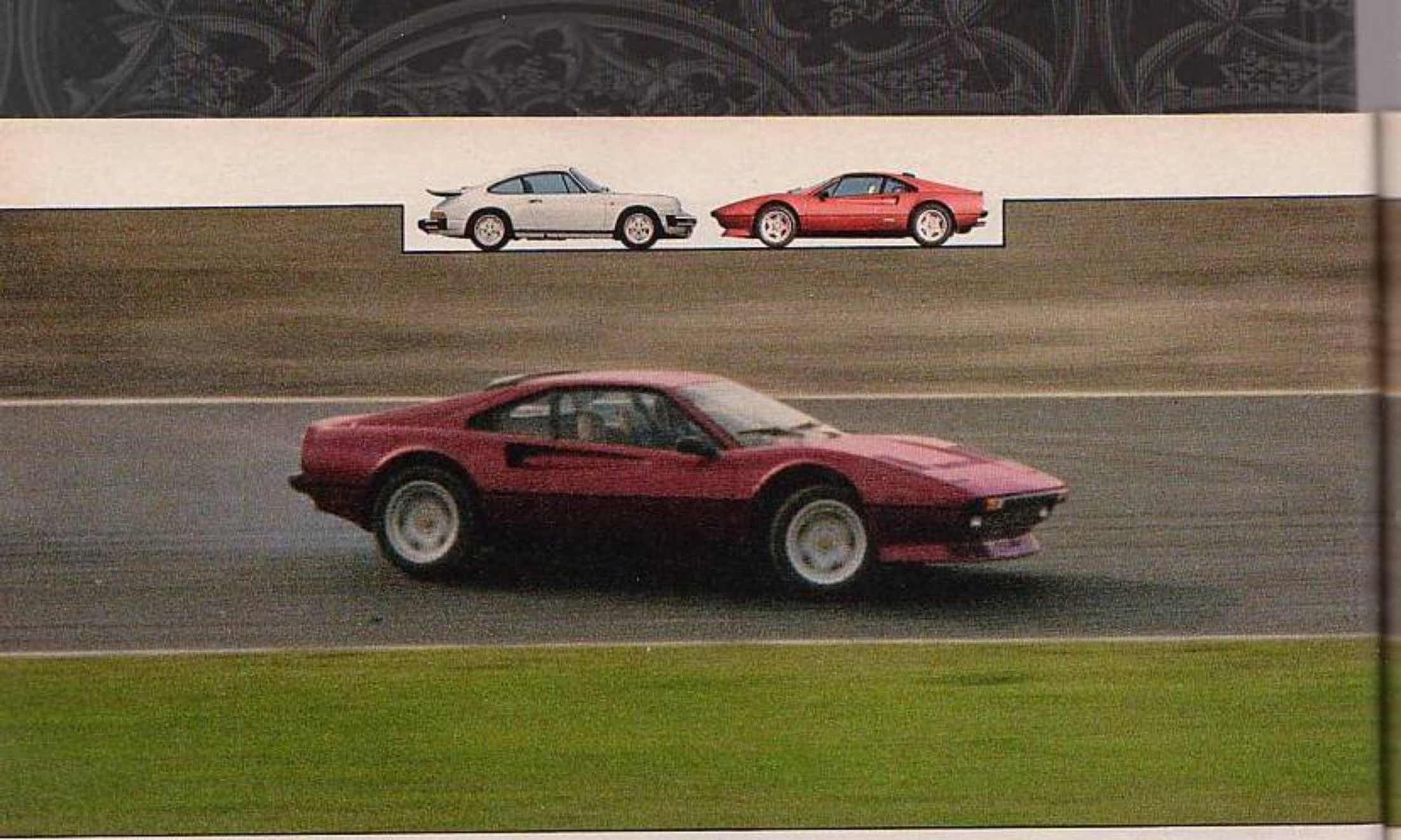
Zwei Sportwagen reinsten Wassers: der Ferrari, ein Vertreter der italienischen Schule, und der Carrera, ein klassischer Porsche.

Von Wolfgang König

Perfektionismus verdirbt den Charakter. Der moderne Automobilbau liefert dafür überzeugende Beispiele. Die Ausgewogenheit genießt absolute Priorität. Echte Sportwagen, naturgemäß im Charakterfach zu Hause, sterben aus. ▷

Fotos: Seiler

D-TD 308

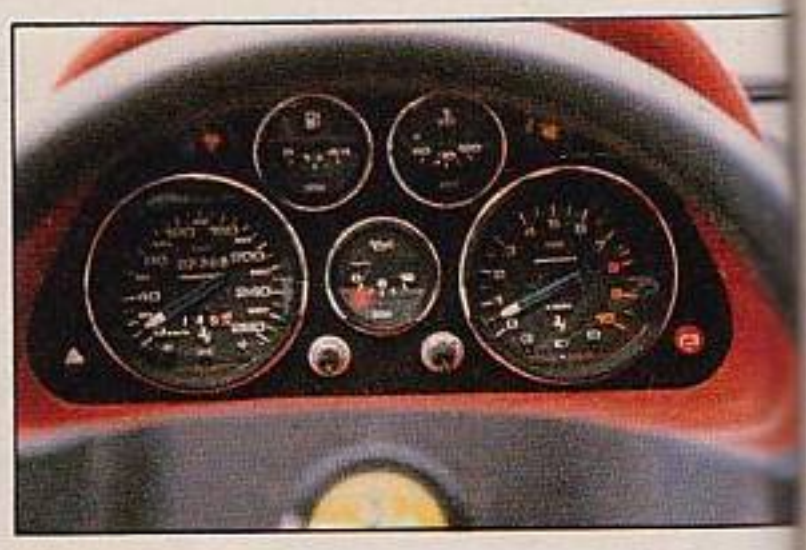


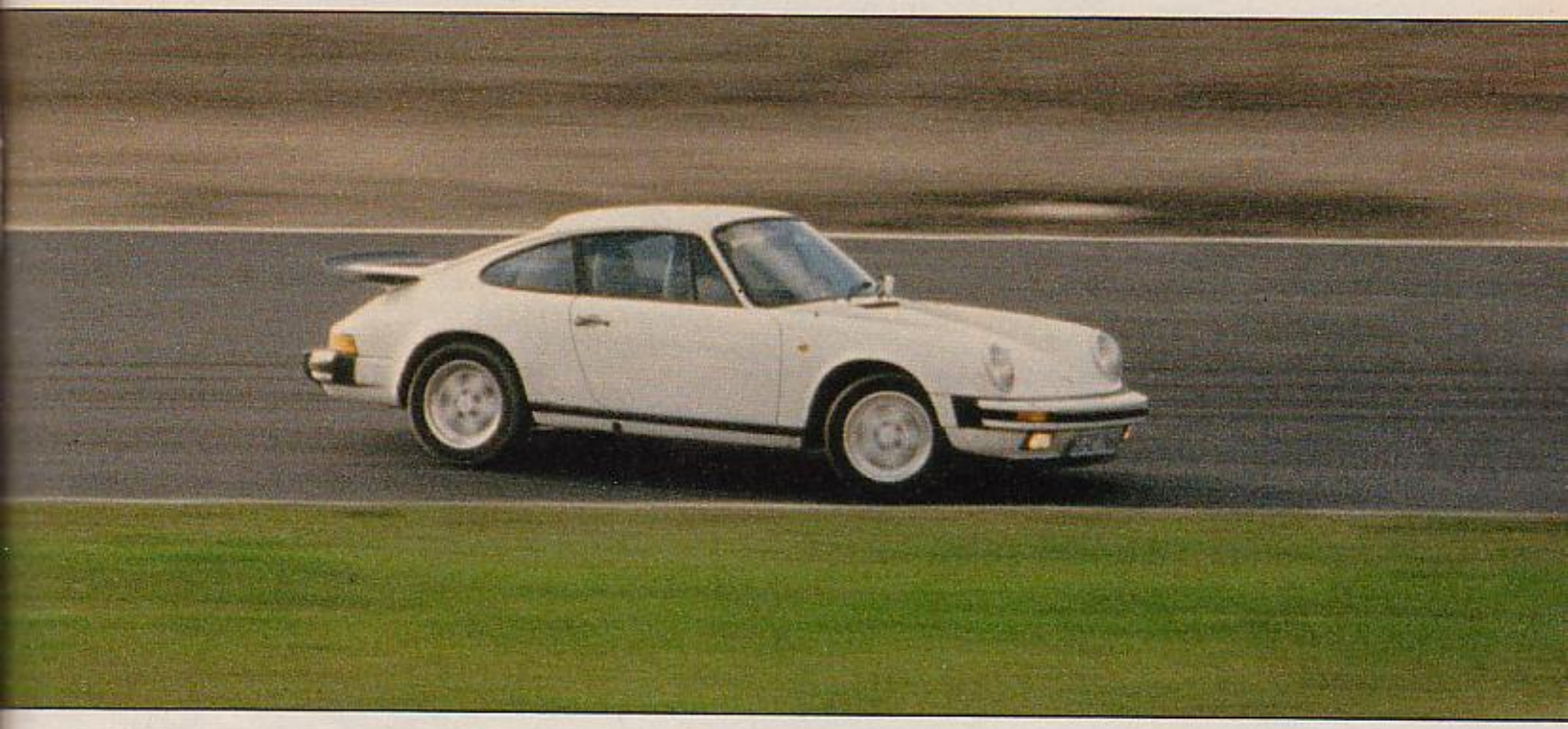
Um die Faszination dieser gefährdeten Gattung noch hochprozentig spüren zu können, muß man schon tief in die Tasche greifen. Aus deutscher Produktion beschränkt sich die Auswahl auf den Porsche 911, nach 20 Baujahren zur unbestrittenen Institution in Sachen Sportwagen herangereift und mindestens 62 000 Mark teuer. In Italien, einst ein Musterland für Sportwagenfreunde, schrumpfte das Angebot auf einige Exoten zusammen, von denen die angesehensten und überlebensfähigsten aus dem Haus Ferrari stammen. Die günstigste Offerte der 308 GTBi Quattrovalvole, ist für rund 90 000 Mark zu haben und bietet sich als überzeugende Alternative zum klassischen Porsche an – ein guter Grund also, diesen Ferrari einmal mit dem 911 zu vergleichen.

Aktualität erhält dieses Duell durch die gerade vollzogene Nachrüstung beider Kontrahenten. Ihr schon zuvor überdurchschnittlich kalorienreicher Inhalt wurde kräftig angereichert: Den 911 ziert nun zum dritten Mal in seiner langjährigen Geschichte das vielversprechende Signet Carrera, was durch ein Leistungswachstum von 204 PS (150 kW) auf 231 PS (170 kW) gerechtfertigt wird. Der GTBi trägt nun den Zusatz Quattrovalvole (vier Ventile pro Zylinder), der einen Zuwachs von 22 PS auf 240 PS (177 kW) mit sich bringt.

Im Prinzip blieb indessen alles beim alten. Der Porsche stützt sich natürlich nach wie vor auf seinen mittlerweile legendären luftgekühlten Sechszylindermotor, dessen offenbar schier unbegrenztes Entwicklungspotential sich nicht nur in der genannten Mehrleistung dokumentiert. Dank des größeren Hubvolumens (von 3,0 auf 3,2 Liter) sowie elektronisch geregelter Einspritzung und Zündung profitierten auch die Drehmoment- und Verbrauchswerte von der Kräftigung. Im Ferrari steckt immer noch der nach Art des Hauses wertvoll gearbeitete Achtzylinder-Motor, verfeinert durch Vierventil-Zylinderköpfe, die

Ferrari: etwas verspieltes Interieur, geschmeidiger und drehfreudiger Achtzylinder-Motor





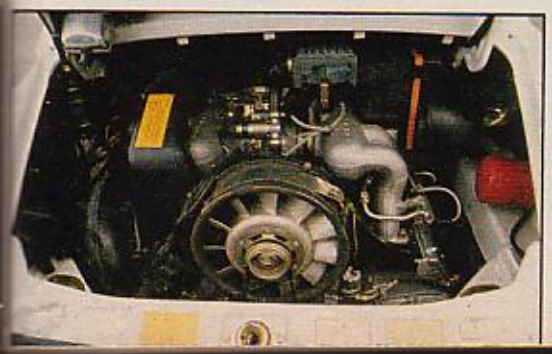
den Stoffwechsel beleben und damit auch dem Drehmoment zugute kommen.

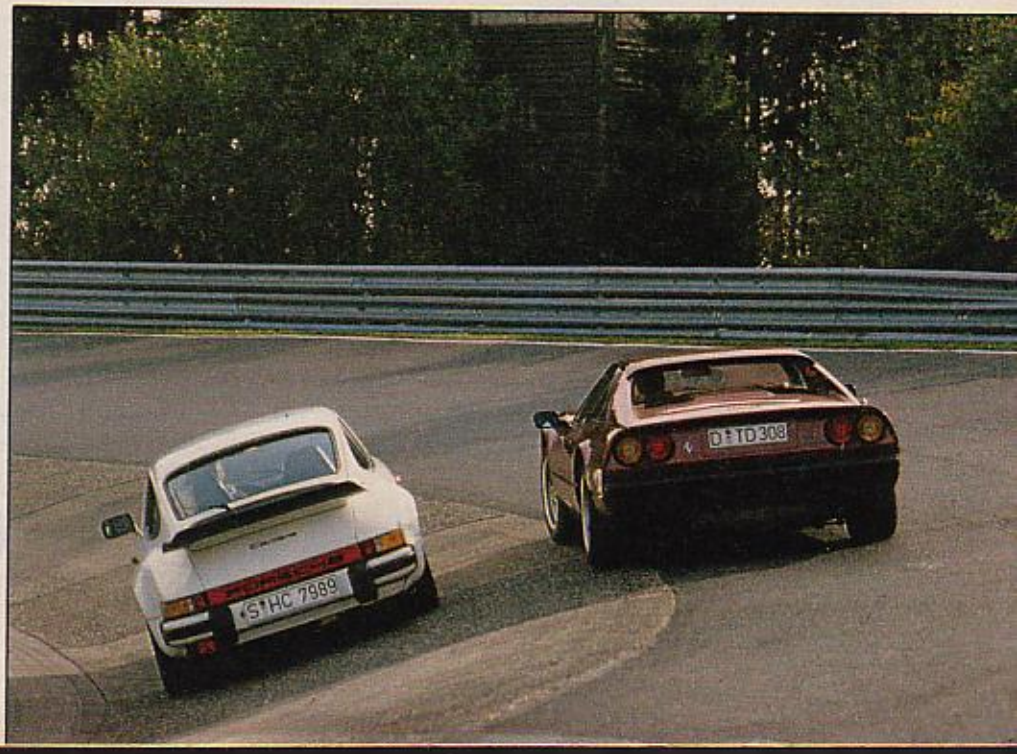
Zweifel an der Charaktertreue wegen dieser Eingriffe sind unbegründet. Beide Triebwerke präsentieren sich heute faszinierender denn je, wobei jedes für sich mit höchst individuellen Reizen aufwarten kann. Beim Porsche-Motor ist es vor allem die hemmungslose Kraftentfaltung, die ihresgleichen sucht. Wer ihn noch nicht kennt, wird freilich über die wahren Tatsachen zunächst hinweggetäuscht, denn bei verhaltenem Umgang mit dem Gaspedal benimmt er sich so brav und duldsam, als hätte man es mit einem biederen Kaltblut zu tun. Er startet zuverlässig, glänzt durch sittsamen Leerlauf und sauberes Hochdrehen aus niedrigsten Drehzahlen und bleibt auch bei langatmigen Stadtfahrten bei Laune.

Wird kräftig Gas gegeben, verflüchtigt sich das friedliche Bild, und zwar schlagartig. Ab 4000/min erwartet den Fahrer eine Leistungsexplosion, die arglose Insassen glauben macht, unversehens in einem Rennwagen gelandet zu sein. Das nun einsetzende Beschleunigungserlebnis läßt sich mit dem Ritt auf einer Kanonenkugel vergleichen, wobei der Porsche fast alles hinter sich läßt, was heute im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen ist. Unterdessen sollte sich der Fahrer freilich auf den Drehzahlmesser konzentrieren, denn in den unteren Gängen schnellt die Nadel vehement auf die 6200/min-Marke zu, wo der Drehzahlbegrenzer weiteren Schub jäh unterbricht.

Geistesgegenwärtiges Schalten vorausgesetzt, erreicht ein voll beschleunigender Carrera bereits 5,8 Sekunden nach dem Start Tempo 100 und ist acht Sekunden später schon auf 160 km/h, Werte, die aber auch – und das mag manchen überraschen – der neun PS stärkere, aber 115 Kilogramm schwerere Ferrari nachvollziehen kann. Die entsprechenden Zeiten stehen hier bei 6,0 und 14,3 Sekunden. ▷

Porsche: innen nüchterne Sachlichkeit, im Heck ein bissiger Sechszylinder-Motor





Das bedeutet im übrigen keineswegs, daß der Ferrari mit dem Porsche motorisch gleichzusetzen wäre. Er ist ganz anders: sanfter, mit etwas verhaltener einsetzendem Leistungszuwachs im oberen Drehzahlbereich, aber von einzigartiger Drehfreudigkeit. Der nutzbare Drehzahlbereich reicht von 1000/min bis über 8000/min – eine Bandbreite, die sonst keine Serienmaschine, schon gar nicht in der Dreiliter-Klasse, bieten kann. Das beim Porsche latent vorhandene Jekill und Hyde-Naturell läßt freilich auch der Ferrari spüren. Nach dem stets sofort erfolgreichen Anlaßvorgang verharrt er zunächst in einem etwas unruhigen Leerlauf. Davon abgesehen überrascht dieser hochkarätige V8 jedoch mit tadellosen Umgangsformen, hervorragender Elastizität und einen zwar deutlich vernehmbaren, aber harmlos rasselnden Geräusch. Erst wenn der Fahrer einen Vorstoß in den Vollastbereich wagt, wird ein anderer Ton angeschlagen. Spätestens ab 5000/min füllt stilreine Rennwagen-Akustik den Innenraum, die Insassen fühlen sich quasi direkt ins Saugrohr versetzt – ein Ohrenschmaus, der sich schon bei kurzer Einwirkung als suchtgefährdende Droge entpuppt.

Schnelle Fahrt auf der Autobahn führt indessen leicht zu einer Überdosis, denn das sportlich eng gestufte Fünfganggetriebe läßt den Achtzylinder im Fünften schon bei 200 km/h auf 6500/min drehen. Bei Höchstgeschwindigkeit (255 km/h) liegen bereits knapp 8000/min an, der Geräuschpegel nähert sich der Schmerzgrenze. Daraus folgt denn auch die bessere Langstreckentauglichkeit des Porsche. Sein Innengeräuschpegel liegt insgesamt deutlich niedriger. Ab 200 km/h dominieren die Windgeräusche, die im Bereich der Höchstgeschwindigkeit (254 km/h) allerdings auch auf ein nervenstrapazierendes Niveau ansteigen.

Im übrigen genügen die Komfort-Qualitäten dieser Sportwagen allemal, um auch weite Reisen ohne Qualen überstehen zu können. Echte Härtefälle bleiben den Insassen erspart.

Vorzüge

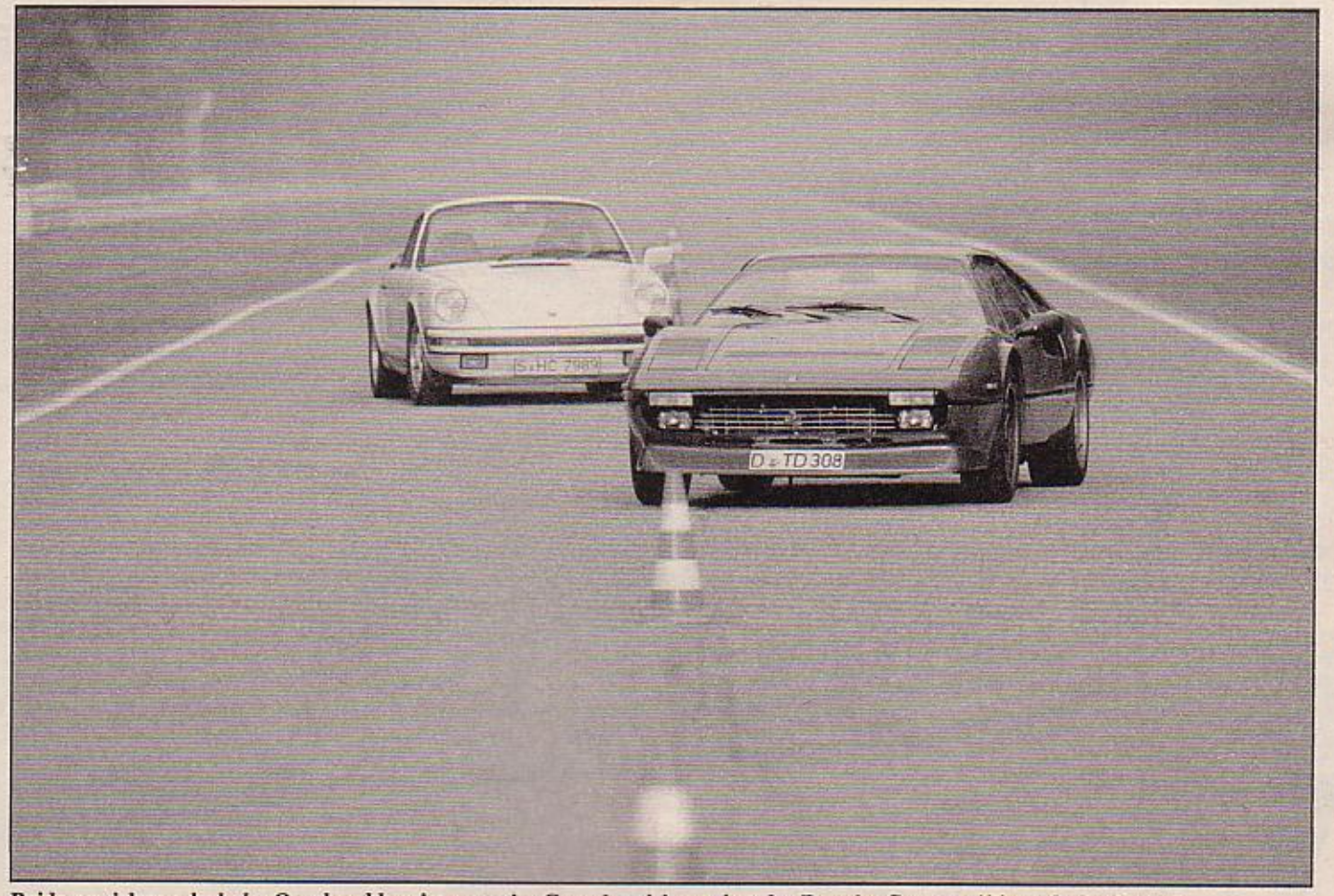
Ferrari 308 GTBi gegenüber Porsche Carrera:
- **Besserer Federungskomfort**
- **Ausgewogeneres Fahrverhalten**
- **Reichhaltigere Ausstattung**
- **Leichtgängigere Bedienung**

Porsche Carrera gegenüber Ferrari 308 GTBi:
- **Besonders solide Verarbeitung**
- **Standfestere Bremsen**
- **Größeres Raumangebot**
- **Geringerer Verbrauch**
- **Funktionellere Ausstattung**

So wurden die Fahrwerke beider Autos zwar straff abgestimmt, doch zeigen sie auf welligen Strecken ein erstaunliches Schluckvermögen. In dieser Beziehung verdient der weicher gedämpfte Ferrari noch ein kleines Plus. Nicht zuletzt dank seines längeren Radstandes überrollt er Bodenunebenheiten etwas gelassener als der Porsche, der sich mitunter zu starkem Nicken veranlaßt sieht und wesentlich härter abrollt.

Der Ferrari profitiert hier auch von seiner Bereifung. Beide Testwagen fuhren auf den gegen Mehrpreis erhältlichen Breitreifen, der Ferrari auf relativ weichen, aber gut mit dem Fahrwerk harmonierenden Goodyear NCT-Reifen, der Porsche auf harten, aber sehr lenkexakten Pirelli P7.

So kann man beiden Sportwagen insgesamt ansprechende Federungen attestieren. Das bedeutet freilich keineswegs,



Beide erreichen sehr hohe Querbeschleunigungen; im Grenzbereich reagiert der Porsche Carrera giftiger als der Ferrari

daß hier auch zartbesaitete Naturen auf ihre Kosten kommen. Wer Fahrspaß erleben will, muß aktiv ins Geschehen eingreifen – Hinlanger sind gefragt, Softies müssen da schnell passen. Das gilt im besonderen Maße für den Porsche. Schon bei einfacher Geradeausfahrt muß kräftig zugepackt werden. Ein Gangwechsel gerät oft zur Strafarbeit, und beim Überfahren schlechter Streckenabschnitte teilt die Lenkung Schläge aus, die einen laschen Griff ohne weiteres abschütteln. Gilt es dann, bei schneller Fahrt zu lenken, wird verschärftes Muskeltraining geboten. Fahren wird zur Arbeit.

Doch kann diese Lenkung Arbeit auf das Vortrefflichste mit dem Vergnügen verbinden. Sie sprüht gewissermaßen vor Leben und informiert den Fahrer über Bodenbeschaffenheit, Querbeschleunigung und Lenkeinschlag. Auch aufgrund seiner guten Fahrwerkspräzision und der ausgezeichneten Übersichtlichkeit macht der Porsche bei sehr sportlicher Gangart klar, daß man es hier mit einem Profi zu tun hat.

Der Ferrari ist da im Handling schon eine Spur träger. Die etwas weicheren Reifen spielen hier wohl ebenso eine Rolle wie die indirektere, etwas weniger Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung. Der Unterschied ist freilich nicht mehr als eine Nuance. Deutlicher macht sich da schon der geringere Kraftaufwand bemerkbar. Zwar wird auch im 308 körperlicher Einsatz verlangt, doch er hält sich in Grenzen. Das trifft für die Lenkung zu, aber auch für die Pedalerie und den in einer offenen Kulisse knochig geführten Schalthebel.

Der Ferrari ist in diesem Duell ohne Zweifel der Sanfte. Seine Väter aus dem Land der schönen Künste waren auf Harmonie bedacht – auch das Fahrverhalten macht dies deutlich. Abrupte Reaktionen bei forcierter Kurvenfahrt bleiben aus. Dezentes Untersteuern herrscht vor. Durch kräftiges Gasgeben oder Lastwechsel kann auf Wunsch aber auch dieses Mittelmotorauto zum Übersteuern gebracht werden, wobei der Übergang weich genug erfolgt, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Ganz anders der Porsche, der sich auch in dieser Beziehung eher als Rabauke profiliert. Dann, wenn es beim schnellen Kurvenfahren interessant wird, tut er alles, um die Pulsfrequenz des Fahrers am Limit zu halten. Einfaches Umrunden führt in engen Kurven zu energischem Untersteuern, das dann aber bei großzügigem Leistungseinsatz in vollblütiges Übersteuern wechselt. Der gleiche Effekt, nur noch giftiger, läßt sich auch durch Lastwechsel provozieren, was man bei hohem Tempo allerdings besser unterläßt. Die Wende folgt sonst schneller als es dem Fahrer lieb sein kann.

Wer den Porsche zu bändigen versteht, wird für diese Eigenarten reichlich entschädigt. Wie kaum ein anderes Auto belohnt er eine präzise, konzentrierte Fahrweise mit intensivem Fahrvergnügen. Ähnliche Erfahrungen kann man aber auch im Ferrari machen, dessen Qualitäten sich erst bei gekonnter Führung voll auskosten lassen – Charakteristika, die mehr noch als ihre Fahrleistungen beide Autos als reinrassige Sportwagen qualifizieren.

Ein wichtiges Erkennungszeichen ist natürlich auch die Karosserieform. Während der Porsche formal und schon wegen seiner großen Popularität auf Anhieb als Sportwagen zu identifizieren ist, provoziert der geduckt dastehende Ferrari unverhohlen Assoziationen mit berühmten Vorfahren aus den Rennställen der Italiener – Erinnerungen, die auch durch die halb liegende Unterbringung in der knapp bemessenen Kabine untermauert werden. Hat man den Abstieg in die Sitznischen geschafft, eröffnen sich durchaus wohnliche Perspektiven, die Gedanken an karge Renncockpits schnell vergessen lassen. Die Sitzposition ist entspannt. Die Sitze wirken zwar hart, sind aber körpergerecht geformt, die Ausstattung präsentiert sich komplett und optisch reizvoll. Bei der Funktionalität hapert es allerdings etwas: Die Bedienung der auf der Mittelkonsole versammelten Schalter erfordert Gewöhnung, die Instrumente lassen sich nur schwer entziffern, und die Heizungs- und Lüftungsanlage macht einen sehr provisorischen Eindruck.

Vom Ferrari in den Porsche umzusteigen, bedeutet, in eine andere Welt einzutauchen. Der Innenraum der 20 Zentimeter höheren Porsche-Karosserie wirkt gegenüber dem Etui-artigen Interieur des Ferrari wie ein Gewölbe. Die Position auf den ausgezeichneten Sitzen ist aufrecht, die nüchterne, solide verarbeitete Ausstattung strahlt betonte Sachlichkeit aus, wenngleich einige Details wie die verstreut angeordneten Schalter und die insgesamt wenig befriedigende Heizung und Lüftung Kritik verdienen. Geht es um die Alltagstauglichkeit, bietet der wesentlich geräumigere Porsche jedoch zweifellos wichtige Vorteile.

Sieht man von diesem Kriterium ab, darf die Entscheidung zwischen diesen beiden Traumwagen ruhigen Gewissens den Emotionen überlassen bleiben, ganz nach dem Leitsatz William Faulkners: „Wer keine üblen Gewohnheiten hat, hat auch keine Persönlichkeit."

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Ferrari 308 GTBi	Porsche 911 Carrera
Hubraum cm³	2927	3164
Leistung kW (PS) bei 1/min	177 (240) bei 6600	170 (231) bei 5900
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	243 bei 4600	284 bei 4800
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
Leergewicht kg	1323	1208
Zul. Gesamtgewicht kg	1610	1500
Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	4230 × 1720 × 1120	4291 × 1652 × 1320
Beschleunigung in s		
0– 60 km/h	3,0	2,9
0– 80 km/h	4,5	4,4
0–100 km/h	6,0	5,8
0–120 km/h	8,8	8,2
0–140 km/h	10,8	10,7
0–160 km/h	14,3	13,9
1 km mit stehendem Start	25,8	25,6
Elastizität in s		
40–100 km/h (IV. Gang)	10,9	11,1
60–120 km/h (V. Gang)	15,3	15,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	258	254
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h	8,2	6,8
Bei 120 km/h	10,0	9,0
Stadtverkehr	20,1	13,6
Testverbrauch L/100 km	15,8	13,8
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	72	67
Bei 100 km/h	79	73
Bei 160 km/h	86	82
Bei 200 km/h	91	84
Preis DM	99 830,–[1]	67 590,–[2]

[1] inkl. Front- und Dachspoiler, Metallic-Lackierung, Klimaanlage; [2] inkl. Front- und Heckspoiler, Schmiederäder mit Reifen Serie 50